

<https://doi.org/10.21670/ref.2415151>

Artículos

“Autos chocolate” en la escena del crimen: el caso de Baja California (2010-2022)

“Autos chocolate” in the crime scene: the case study of Baja California (2010-2022)

Zulia Orozco Reynoso*  <https://orcid.org/0000-0002-5796-4164>

^a Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Sociales, Mexicali, México, correo electrónico: zulia.orozco@uabc.edu.mx

Resumen

El objetivo de la investigación fue analizar los automóviles irregulares de procedencia extranjera y la correlación que tuvieron con los delitos de alto impacto social en Baja California durante 2010-2022. La metodología fue exploratoria porque se observaron y registraron datos estadísticos oficiales en materia de regularización, al identificar que, aunque es un fenómeno regularmente presente en la agenda pública, es poco estudiado, no obstante que los tres órdenes de gobierno señalan la presencia de autos irregulares en 80% de las escenas del crimen. Los resultados plantearon que la vinculación de autos irregulares en la escena del crimen, para el caso de estudio de Baja California, estadísticamente no era significativa. Desde la cooperación internacional, la autora propone incorporar a California como socio corresponsable en la solución integral del que pareciera ser un “problema hechizado”, sin solución definitiva.

Palabras clave: vehículos de procedencia extranjera, regularización, problema hechizado, Mexicali.

Abstract

The research objective was to analyze the irregular automobiles of foreign origin and their correlation with high social impact crimes in Baja California during 2010-2022. The methodology was exploratory because it observes and records official statistical data on the regularization of cars, recognizing that, although it is a phenomenon regularly present in the public agenda, but understudied even though the three branches of government note the presence of irregular cars in 80% of the crime scene. The results suggest that the linkage of irregular cars to the crime scene in the case study of Baja California, statistically was not significant. From the standpoint of international cooperation,

Recibido el 23 de enero de 2023.

Aceptado el 12 de agosto de 2024.

Publicado el 12 de septiembre de 2024.

*Autora para correspondencia: Zulia Orozco Reynoso. Correo electrónico: zulia.orozco@uabc.edu.mx



Esta obra está protegida bajo una licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional.

CÓMO CITAR: Orozco Reynoso, Z. (2024). “Autos chocolate” en la escena del crimen: el caso de Baja California (2010-2022). *Estudios Fronterizos*, 25, Artículo e151. <https://doi.org/10.21670/ref.2415151>

the author suggests the alliance of California as a co-responsible partner in the comprehensive solution of what seems to be a "wicked problem", without a final solution.

Keywords: foreign origin vehicles, registration, wicked problem, Mexicali.

Introducción

La presencia de vehículos irregulares de procedencia extranjera —popularmente conocidos en México como "autos chocolate"—¹ ha sido un reto constante en la franja fronteriza de México para autoridades de seguridad pública a nivel municipal, estatal y federal desde finales del siglo xx. A nivel mundial, después de China, Estados Unidos —vecino colindante al norte de México— ocupa el segundo lugar como productor de automóviles² (Carlier, 2022). De acuerdo con reportes oficiales, entre 2010 y 2021 se produjeron un total de 125 139 148 unidades, en promedio la manufactura anual fue de 10 428 262 unidades. El año con menor producción fue 2010 con 7 762 544 unidades, en tanto que el año con mayor producción fue 2016 con 12 180 301 unidades (CEIC, 2023).

A su vez, California, estado colindante con Baja California, registró entre 2010 y 2022 un total de 24 millones de nuevos registros vehiculares, en promedio 1.8 millones por año, 2020 fue el año que registró el menor número de trámites (1.64 millones) y 2016 el mayor (2.21 millones) (California New Car Dealers Association [CNCDA], 2021). En 2022, California decretó que para 2035 todos los vehículos serán obligatoriamente "cero emisiones", lo que aceleró las ventas de automóviles con fuentes de energía eléctrica y renovable y, consecuencia de ello, el desecho de vehículos con fuentes de energía contaminante, como, por ejemplo, gasolina y diésel (Mitchell, 2022). Esta tendencia no es nueva en California, pues desde 2015 existe una directriz por la compra y registro de automóviles eléctricos o híbridos, cuestión que para 2021 abarcó 21.9% del mercado automotriz californiano (CNCDA, 2021). En ese sentido, Tesla y Toyota han sido las marcas de automóviles más adquiridas por los residentes californianos durante los últimos años (CNCDA, 2021).

El mercado de la región sur de California demostró ser el más activo en toda la entidad, en lo que respecta a la compraventa y registro de nuevos automóviles. Incluso durante la pandemia, en 2020, la zona metropolitana de Los Ángeles junto con la zona metropolitana de San Diego superaron el número de registros de vehículos nuevos en contraste con la zona metropolitana de San Francisco (CNCDA, 2021). Lo anterior conlleva a una competitiva dinámica socioeconómica local y transfronteriza (Tapia

¹ El término coloquial "auto chocolate" no tiene relación alguna con el alimento. Se asocia con características de informalidad, ilegalidad y especialmente utilidad temporal del vehículo automotor, que puede ser removido en cualquier momento por las autoridades mexicanas al no estar registrado en el Registro Público Vehicular (Repuve).

² Estados Unidos produce las siguientes marcas: General Motors (16.08%), Toyota (14.48%), Ford (13.38%), Dodge-Chrysler-FIAT-Alfa Romeo-Jeep-Ram (12.02%), Hyundai-Kia (10.1%), Honda (7.36%), Nissan (6.38%), Tesla (4.16%), Subaru (3.89%), Volkswagen (3.84%), Mercedes-Benz (2.48%), BMW (2.43%) y Mazda (2.11%) (Carlier, 2022).

Ladino, 2017) de compraventa de automóviles con placas californianas.³ No obstante, es complejo cuantificar el volumen de estos intercambios debido a que las autoridades del Departamento de Vehículos Motorizados de California (California Department of Motor Vehicles) no cuentan con un censo de automóviles con destino final en Baja California, México.

Este fenómeno socioeconómico se enmarca en lo que algunos especialistas denominan "metrópolis transfronterizas". De acuerdo con ellos, debido al profundo y extenso intercambio socioeconómico-cultural entre ciudades fronterizas, por ejemplo Tijuana-San Diego, el área no se limita a ser un "espacio" temporal de interacciones contiguas, sino una región que materializa y territorializa las complejas estructuras —en el más amplio espectro— que ahí convergen, mediante la construcción de sentidos "intrínsecos a interpretaciones compartidas", las cuales definitivamente no concluyen en los puertos terrestres aduanales (Alegría Olazábal, 2008; Mendoza Cota, 2017; Tapia Ladino, 2017). En ese tenor, como otros productos, que incluso forman parte de una "economía del desecho",⁴ los automóviles configuran una porción del mercado legal (e ilegal) de la "metrópolis transfronteriza" (Fuentes Flores, 2022; Redacción, 2016).

Los *commuters* internacionales, ya sea por trabajo o educación,

(...) son aquellas personas que viven en un país y que diariamente, o al menos una vez por semana, cruzan una frontera internacional [...] y, que al terminar su jornada [...] vuelven a cruzar la frontera internacional para regresar a sus hogares. Estas personas llevan una vida binacional donde su tránsito entre dos países les permite aprovechar las diversas oportunidades de consumo, recreativas y laborales que se ofertan en ambos lados de la frontera. (Orraca, 2023)

La inercia de los *commuters* transfronterizos, que tienen una vida binacional, se vio afectada durante la pandemia por COVID-19, cuando Estados Unidos decidió cerrar sus fronteras terrestres a turistas y restringir el cruce solo para viajes esenciales. Sin embargo, aún en este contexto inusual, siguieron fluyendo (Orraca, 2023). Por ejemplo, durante el periodo *covídico*, en las ciudades fronterizas de Baja California se presentaron los siguientes datos: Tijuana redujo la afluencia de 38 036 personas en 2015, a 34 520 en 2020. En el caso de Mexicali, incluso incrementó el flujo de 13 014 personas a 13 830 (Orraca, 2023).

En ese sentido, no se trata en sí solo de la movilidad humana, sino del gasto financiero que se realiza en otro país. De acuerdo con los especialistas, por un lado,

³ Los automóviles —especial, pero no exclusivamente— con placas de California ingresan vía terrestre por los puertos aduanales mexicanos. Estos pueden ser revisados de forma aleatoria por los agentes aduanales. En caso de ser confiscado, únicamente el propietario puede recuperarlo. Sin embargo, los autos irregulares en México no fueron confiscados durante su ingreso al país. Así que, su permanencia en México es irregular al momento que cualquier otra persona, excepto el propietario, ciudadano estadounidense con domicilio residencial en aquel país, conduzca el vehículo sin documentos oficiales del estado que emitió la placa.

⁴ Las ciudades fronterizas mexicanas registran una economía de la reventa del desecho procedente de Estados Unidos (por ejemplo, llantas usadas, muebles de segunda mano o automóviles usados con placas estadounidenses). Cabe mencionar que este artículo se enfoca en el campo de la seguridad. Sin embargo, para conocer más sobre la economía del desecho se sugiere consultar Porter, R. (2002). *The economics of waste*. Routledge.

(...) las compras transfronterizas impactan de manera positiva a los comercios del país vecino de destino donde se realizan las compras, y de manera negativa a los comercios del país de origen donde viven estas personas [...] Asimismo, al posibilitar el gasto en el extranjero, las compras transfronterizas generan una serie de restricciones para los gobiernos en materia de política tributaria. (Orraca, 2023)

De tal forma que, comprar un vehículo con placas extranjeras, pudiese ser usual por la movilidad impregnada en la ciudad transfronteriza, sostenida por *commuters* internacionales que se benefician de lo mejor de ambos lados de la frontera.

De regreso al tema de esta investigación, el titular de la Secretaría de Economía Sustentable y Turismo, Mario Escobedo Carignan, estimó que para 2020 existían entre 500 000 hasta 700 000 unidades de procedencia extranjera (especialmente de California) (Fry, 2020).⁵ Asimismo, se estima que estos vehículos no se limitan a Baja California, sino a los estados de Baja California Sur, Chihuahua, Coahuila, Durango, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas. Para 2022, Presidencia de la República estimó en circulación —a lo largo del territorio nacional— aproximadamente dos millones de estas unidades (*Diario Oficial de la Federación* [DOF], 2022). Es decir, por lo menos uno de cada cuatro —sino es que tres de cada cuatro— “autos chocolate” se localiza en Baja California.⁶ En este marco, líderes industriales del sector automotriz nacional y estatal han mantenido la postura de proteger la industria nacional, sin embargo, hasta el momento no lo han logrado (Andrade, 2021).

Cabe mencionar que, en ambos lados de la frontera, el sistema de transporte colectivo es considerado por la población como ineficiente, insuficiente y costoso (Chirinos, 2015; Dibble, 2022; Salas, 2013; San Diego Association of Governments, 2020). Para precisar, por su orografía, el sistema de transporte colectivo es limitado en Tijuana. Esto se debe a que la ciudad se asienta entre arenosos lomeríos y barrancos. En cambio, si bien el relieve favorece a San Diego, el sólido mercado automotriz ofrece facilidades que permiten a las personas optar por la adquisición del automotor. En ambos casos, por los motivos señalados, se privilegia el uso del automóvil (Millán Velázquez, 2018).

Por otro lado, con el tiempo, la definición y la argumentación jurídica respecto al fenómeno de los “autos chocolate” en la franja fronteriza ha evolucionado.⁷ Hasta 2004, por ejemplo, se les denominaba vehículos de procedencia extranjera ilegales. Posteriormente, vehículos extranjeros irregulares, luego vehículos irregulares de procedencia extranjera y, finalmente, para 2021, vehículos usados de procedencia extranjera. Es decir, las últimas dos décadas el factor de ilegalidad/irregularidad se ha

⁵ Para regularizar el vehículo se requiere hacer el trámite ante el gobierno estatal, y el propietario de la unidad deberá presentar diversos documentos que acrediten su identidad, los datos del automóvil, pagar los impuestos correspondientes. Para más información véase <https://www.bajacalifornia.gob.mx/regulacionbc>

⁶ Debido a que el vehículo y/o el propietario no cuenta con documentos vigentes de origen estadounidense es poco probable que el automóvil cruce la frontera hacia Estados Unidos, porque puede ser confiscado por la autoridad y el propietario sancionado. De tal forma que la mayoría de vehículos denominados “chocolate” permanece en el lado mexicano con documentos apócrifos.

⁷ Para conocer más sobre los decretos en materia de regularización de automóviles con placas extranjeras, véase Cámara de Diputados. (2004). *Los vehículos de procedencia extranjera ilegales en México*. <http://www3.diputados.gob.mx/camara/content/download/21188/105180/file/ACST007%20Los%20vehiculos%20de%20procedencia%20extranjera.pdf>

diluido en los instrumentos jurídicos y políticos, al posicionarse como un asunto de agenda pública nacional.

De acuerdo con Rittel y Webber (1973, p. 160), existen algunos fenómenos sociales que, por el grado de complejidad, desde la administración y la política pública, resultan imposibles de solucionar. En ese caso, las autoridades se limitan a solventar el problema con paliativos (Head, 2022, p. 14). De tal forma que, a estos fenómenos presentes en la agenda pública, los autores le denominan "problemas hechizados"⁸ debido a que no tiene una solución como tal:

Utilizamos el término "hechizo" en un sentido similar al de "maligno" (en contraste con benigno) o vicioso (como un círculo) o astuto (como un duende) o agresivo (como un león, en contraste con la docilidad de un cordero). No pretendemos personificar estas propiedades de los sistemas sociales implicando una intención maliciosa. Pero entonces, estarán de acuerdo en que es moralmente objetable que el planificador trate un problema hechizado como si fuera uno dócil, o que dome un problema hechizado prematuramente, o que se niegue a reconocer el embrujo inherente de los problemas sociales. (Rittel & Webber, 1973, traducción propia)

Existen algunas características que los "problemas hechizados" comparten en común, según los autores citados se listan estos diez puntos:

1. No hay una formulación definitiva,
2. Por regla, el problema nunca termina,
3. Las soluciones temporales recaen en la dicotomía *bueno-malo* y no *verdadero-falso*,
4. Son inexistentes las evaluaciones,
5. Cada intento de solución es una oportunidad única,
6. No existen múltiples posibilidades de solución,
7. Es un problema único,
8. Es consecuencia de otro problema,
9. Existe discrepancia en la explicación del problema, y
10. El tomador de decisiones no tiene derecho a equivocarse (Rittel & Webber, 1973, pp. 160-166).

Por su parte, Head y Alford (2013, pp. 723-732) advierten que los "problemas hechizados" podrán deconstruirse y fragmentarse, en la medida que estos sean analizados desde diversos y amplios enfoques. Para ello es indispensable contar con información detallada de la problemática, así como de la colaboración y coordinación entre las partes. Sin embargo, lo anterior no es garantía de que el "problema hechizado" sea resuelto:

Por supuesto, no hay garantía de que estos diferentes elementos de conocimiento se unan de forma fructífera. En particular, las partes con intereses en conflicto pueden hacer uso de sus conocimientos para incurrir en conductas de juego; de hecho, esto bien puede ser parte de lo que hace que el problema sea "perverso". (Head & Alford, 2013, p. 727, traducción propia)

⁸ La traducción literal del término es problema embrujado. Sin embargo, no se trata de un asunto de hechicería, sino de una situación que, de acuerdo con los marcos de referencia, cumple con ciertas características que lo hacen prácticamente imposible de resolver.

A pesar de los esfuerzos materializados en instrumentos políticos y jurídicos que datan desde la década de 1970 hasta 2023, el problema de los “autos chocolate” sigue sin resolverse. De acuerdo con la propuesta de Rittel y Webber, esto se debe a que, por un lado, es un “problema hechizado”; y, por el otro, es un problema con lagunas jurídicas de origen, que en la práctica no facilitan —aun en el marco de la importación del T-MEC— la regularización de los vehículos usados de procedencia extranjera en la frontera norte de México, sin afectar a la industria automotriz nacional. Asimismo, habría que apelar a que, como cualquier otro producto en el mercado, los autos irregulares con placas extranjeras que forman parte del mercado ilícito bajacaliforniano resultan particularmente convenientes para los usuarios finales, entre otras, por ejemplo, porque no pagan impuestos anualmente (Rivera, 2021).

Es decir, paralelamente al andamiaje institucional focalizado en la importación y regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, existe un entramado social que constituye una cadena de suministros, misma que nutre al mercado ilícito transfronterizo. En ese sentido, los vehículos irregulares procedentes de California hacia Baja California se insertan en el mercado ilegal transfronterizo porque carecen de certeza jurídica. En ese tenor, Beckert y Dewey son contundentes:

(...) el aparato estatal también es esencial para definir y dar forma a los mercados ilegales. Al fin y al cabo, es a través de los actos creados por el Estado como se establece la distinción entre legal e ilegal. Los mercados ilegales son ámbitos de intercambio ilegalizados. O para expresarlo con una terminología familiar a los sociólogos economistas: la ilegalidad es un acto de cuantificación. Reconocer la presencia del Estado como actor clave abre un fructífero punto de entrada al estudio de los mercados ilegales. (Beckert & Dewey, 2017, p. 7, traducción propia)

La ambigüedad es el epicentro de este problema que, por su propia complejidad, en la práctica tiene lagunas jurídicas, las cuales refuerzan indirectamente el mercado ilegal especializado en automóviles irregulares de procedencia extranjera en la frontera norte de México. Entonces, aún con controles institucionales en la frontera, existe oferta de “autos chocolate” porque usuarios constantemente los reclaman.

Como se observa, los instrumentos políticos y jurídicos con el tiempo han dejado de criminalizar al objeto jurídico y al usuario final. Sin embargo, discursivamente, diversas autoridades como la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC) o la extinta Procuraduría General de Justicia de Baja California insisten en que el automóvil irregular de procedencia extranjera es un mecanismo frecuentemente usado por la delincuencia organizada para cometer ilícitos, especialmente homicidios dolosos (Camarillo, 2018; “Usados para delinquir”, 2021).

De acuerdo con el “Decreto por el que se modifica y prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos”, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 24 de diciembre de 2020, en el marco del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), se puede comprender por vehículos usados de procedencia extranjera aquellos que cumplan con las siguientes características que no son mutuamente excluyentes: 1) que el vehículo haya sido fabricado o ensamblado en Estados Unidos o Canadá; y, 2) que cuente con una certificación de origen (DOF, 2020). En México, cualquier automóvil registrado requiere necesariamente de un número de identificación vehicular asociado al propietario.

Cabe destacar que entre los principales argumentos que prevalecen en los decretos está contrarrestar la inseguridad en la franja fronteriza. En el decreto de 2020, por ejemplo, se señala: "mejorar el bienestar de la población, la seguridad y proteger el patrimonio familiar" (DOF, 2020). Sin embargo, en el decreto de 2022 se evidencia mejor la correlación con la inseguridad, como se observa a continuación:

Que el incremento de los delitos en contra de la seguridad y patrimonio de las personas está vinculado, entre otros factores, con el uso de vehículos de procedencia extranjera que circulan de manera irregular en México y que existe una considerable cantidad de estos en el territorio de las entidades federativas de la frontera norte, a saber Baja California, Chihuahua, Coahuila de Zaragoza, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas, así como en los estados de Baja California Sur, Durango, Michoacán de Ocampo y Nayarit, donde se focaliza el referido fenómeno;

Que es menester registrar y controlar la estancia y circulación en el país de todos los vehículos, permitiendo así su rastreabilidad como instrumento auxiliar de las actividades en materia de seguridad pública de los tres ámbitos de gobierno, en la prevención e investigación de los delitos del orden federal y del fuero común;

Que se estima que en el país circulan aproximadamente dos millones de vehículos de procedencia extranjera de manera irregular y, para su inscripción en el Registro Público Vehicular, se requiere del apoyo y colaboración de las autoridades federales, de las entidades federativas y los sujetos obligados a realizar las inscripciones y a presentar los avisos correspondientes para garantizar que su registro se realice de manera expedita, lo que tendrá como consecuencia que, efectivamente, el Registro Público Vehicular funja como instrumento auxiliar de la seguridad. (DOF, 2022)

Entonces, la solución temporal que propone Presidencia de la República ante el permanente flujo de vehículos usados de procedencia extranjera consiste en que el vehículo ligero —con ocho o más años de antigüedad— sea importado a través de una agencia aduanal, previo al pago de 2 500 pesos de impuesto a la federación (que será proporcionalmente distribuido en los municipios basado en el número de vehículos regularizados y registrados), y posterior registro a la base de datos del Registro Público Vehicular (Repuve), la cual es una herramienta indispensable para la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (DOF, 2022).

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno plantean que la regularización de los "autos chocolate" disminuirá la violencia homicida en Baja California. En su momento, el gobernador morenista Jaime Bonilla (2019-2021) "precisó que la propuesta de implementar un programa para la regularización de los llamados 'autos chocolate' es un asunto de seguridad ciudadana en Baja California, planteado en la coordinación regional de fuerzas policiales y militares" (El Sol de Tijuana, 2020).

De tal forma que el "problema hechizado", que ha sido constantemente un reto en la franja fronteriza, está enmarcado en el paradigma de la *securitización*,⁹ haciendo a un lado el enfoque ambiental, económico, de cooperación internacional y hasta de planeación urbana. Estados Unidos sigue siendo el segundo productor de vehículos a

⁹ Se entiende por securitización aquel asunto público (en este caso vehículos irregulares) que se inserta como un problema estrictamente de la agenda de seguridad.

nivel mundial; California tiene una inercia económica muy fuerte en compraventa de vehículos; y Baja California es el "patio trasero" al recibir permanentemente un flujo de vehículos con placas californianas, que para algunos son desecho, y para otros una oportunidad económica y decorosa de movilidad en la ciudad. De tal forma que el problema tiene dos enfoques en la frontera: en California contradictoriamente es un tema de mercados y cuidado ambiental; mientras que en Baja California es de inseguridad, justicia y fortalecimiento del estado de derecho. Desde la política pública, las dimensiones analíticas no tendrían que ser mutuamente excluyentes.

El objetivo general del artículo consiste en analizar los automóviles irregulares y la correlación que tuvieron con los delitos de alto impacto social (por ejemplo, homicidios dolosos, secuestros y robos violentos) en Baja California durante 2010-2022. En ese sentido, la pregunta principal de la investigación es ¿si efectivamente como lo plantean las autoridades, en 80% de las escenas de crimen se registró la presencia de un vehículo irregular? La hipótesis es que, debido a la falta de información oficial, no es imposible determinar como relevante la presencia de vehículos irregulares en hechos delictivos en Baja California, durante 2010-2022.

El artículo se estructura por la introducción, posteriormente se encuentra la sección metodológica. En la tercera sección "Autos chocolate' y delincuencia organizada en Baja California" se describen las tasas y números absolutos en materia de incidencia delictiva. En la cuarta sección "Autos chocolate' en la escena del crimen: su trascendencia en delitos de alto impacto social en Baja California (2010-2022)" se exponen los resultados de la investigación, con apoyo en archivos oficiales proporcionados por el Portal de Transparencia. Es en la quinta sección, denominada "Comerciantes fronterizos: ¿afectados por la dupla 'autos chocolate' & delitos de alto impacto?", donde se desarrolla el análisis en torno a la posible correlación de automóviles irregulares y los delitos de alto impacto social, se cierra este capítulo con algunas recomendaciones de política pública, donde California pudiese ser estratégico en la solución integral del problema. Por último, se presentan las conclusiones.

Metodología

El estudio de automóviles irregulares de procedencia extranjera se concentra en Baja California, una entidad crónicamente afectada por la problemática. Asimismo, es un estudio longitudinal que abarca el periodo 2010-2022, en tanto que el análisis abarca los niveles meso y micro. No obstante, su relevancia socioeconómica, legal y ambiental es un fenómeno no analizado con profundidad en la frontera norte de México, y especialmente en Baja California. De tal forma que, a través de la observación y registro de datos oficiales —mediante tablas y gráficas— se analiza la correlación entre la incidencia delictiva y el aseguramiento de las unidades en la escena del crimen.

El problema principal que enfrentó el estudio fue la falta de datos oficiales, ya sea a nivel local o estatal, por lo que no fue posible obtener los datos longitudinales (2010-2022) para el caso de "autos chocolate" decomisados por estar vinculados a carpetas de investigación iniciadas por secuestro y homicidio doloso. También, no está de más mencionar que son inexistentes las bases de datos que permitan identificar estadísticas elementales de la introducción de estos vehículos a Baja California; las marcas o modelos; e incluso, características sociodemográficas de sus propietarios. Lo que se conoce

—por medio de organizaciones civiles de carácter empresarial— es que el flujo diario de San Diego a Tijuana es de aproximadamente 45 mil vehículos (CBS8, 2023).

En este complejo contexto se logró que la Fiscalía General del Estado de Baja California (FGEBC) proveyera la información necesaria para analizar el delito de robo con violencia a comercio para el municipio de Mexicali durante el periodo 2010-2022. Con la finalidad de subsanar el déficit de información cuantitativa se buscaron datos oficiales publicados en medios de comunicación. De tal forma que, este es uno de los primeros estudios especializados en automóviles irregulares de procedencia extranjera asociados a un delito de alto impacto social en Baja California, con una periodicidad mayor a una década.

Esto permite que, desde la sociología y la política pública, se analice el problema, para confirmar o rechazar la premisa que orienta la actuación de las autoridades en materia de seguridad pública, las que por décadas han utilizado como doble discurso la inseguridad, para impulsar —tangencialmente— la importación y regularización de “autos chocolate”, fuera de una política de estado de largo aliento, como se mencionó en líneas previas. En ese tenor, a pesar de la disponibilidad de múltiples instrumentos legales y políticos, son inexistentes los indicadores que permitan evaluar y vislumbrar extensamente los logros o fracasos de los lineamientos elaborados durante las últimas décadas en materia de regularización de automóviles irregulares de procedencia extranjera.

Las fuentes de información son cuantitativas y cualitativas. En el primer caso, en diciembre de 2022, se procedió a solicitar información —a través de la Plataforma Nacional de Transparencia— a la FGEBC, a la Alianza Empresarial para la Seguridad Pública y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de Baja California (SSCBC) a manera de contar con la mayor cantidad posible de información relacionada con los autos irregulares de procedencia extranjera vinculados a homicidios dolosos, secuestros o robo con violencia a comercio a nivel estatal y municipal.

Por su naturaleza jurídica en materia de procuración de justicia, únicamente la FGEBC entregó la información solicitada en enero de 2023. En ese sentido, si bien no se contó con toda la información solicitada, la respuesta —a nivel estatal y municipal— de la FGEBC y la SSCBC fue sumamente valiosa para proceder con el análisis exploratorio del problema en la entidad. Además, se utilizaron las bases de datos de la SSCBC, desde donde se obtuvieron con detalle los registros de incidencia delictiva a nivel estatal y municipal (por ejemplo, homicidio doloso, secuestro, robo con violencia) durante el periodo que es objeto de estudio. Lo anterior permitió ordenar y analizar la información obtenida de los medios de comunicación, donde la SSPC hace referencia a una cifra y periodo, misma que se pudo contrastar con los registros de la SSCBC.

“Autos chocolate” y delincuencia organizada en Baja California

Desde 2016 a la publicación de este artículo, Baja California enfrenta una espiral de violencia. Si bien la inseguridad en Tijuana data de la década de 1990, la entidad federativa hasta años recientes mantuvo una moderada incidencia delictiva. Algunos especialistas explican el incremento del crimen debido a la presencia de la delincuencia organizada, en tanto que otros más suman al argumento la ubicación geográfica

estratégica en relación con la económicamente poderosa California, y otros más arguyen inestabilidad administrativa de los tres órdenes de gobierno, aunado a la falta de políticas de Estado en materia de seguridad ciudadana (Arredondo et al., 2022).

Aunque la influencia de la delincuencia organizada está presente en Baja California desde 1970, las últimas dos décadas han sido particularmente difíciles de sobrellevar para las autoridades cívico-militares en lo que respecta a seguridad (Arredondo et al., 2022; Medeiros Passos, 2022).

Tijuana, ciudad fronteriza colindante con San Diego, atraviesa su tercera espiral de violencia (1997-1999, 2007-2010, 2016-2024) en poco más de un cuarto de siglo. Las acciones emprendidas por la autoridad de los tres órdenes de gobierno han sido insuficientes para contener de forma definitiva la violencia criminal. Esta situación se debe a la cruenta disputa territorial de organizaciones delictivas (como los autodenominados Cártel de Tijuana, Cártel de Sinaloa y Cártel Jalisco Nueva Generación) especializadas —principalmente, pero no exclusivamente— en el trasiego de drogas, armas de fuego y personas. La tasa de homicidios dolosos en Tijuana es de 106 víctimas letales por cada 100 mil habitantes, en tanto que la tasa global de homicidios es de seis víctimas por cada 100 mil habitantes (The World Bank, 2024). Anualmente, Tijuana registra aproximadamente 2 000 homicidios dolosos (SSCBC, s. f.).

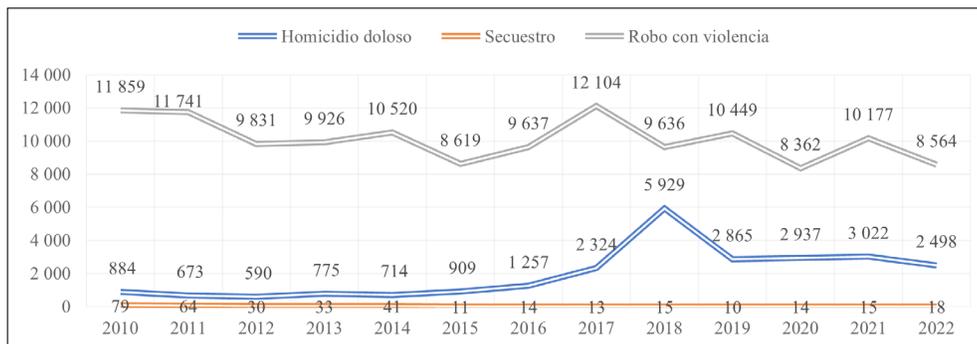
En cambio, a diferencia de Tijuana, Mexicali (capital de Baja California) cuenta con una tasa de 28 víctimas de homicidio doloso por cada 100 mil habitantes; una cifra significativamente menor, no obstante la cercanía entre ambas ciudades. Mexicali registra aproximadamente 200 homicidios dolosos anuales. Aunque el territorio lo disputan facciones del Cártel de Sinaloa (facción Ismael Zambada versus facción hijos de Joaquín Guzmán); como se aprecia, la letalidad no es elevada como en el caso de Tijuana. Entre ambas ciudades fronterizas se concentra 80% de los homicidios dolosos en la entidad (Hernández & Orozco Reynoso, 2021; Orozco & Lorenzen, 2018; Orozco Reynoso, 2022).

La amenaza al *statu quo* más emblemática se presentó el 12 de agosto de 2022, cuando presuntamente el Cartel Jalisco Nueva Generación realizó quemaduras de vehículos en toda la entidad, lo que causó pánico entre la población e incredulidad entre las autoridades.¹⁰ De acuerdo con reportes oficiales, desde 2013 la incidencia delictiva se ha mantenido con una tendencia lateral, aunque especialmente los homicidios dolosos se desbocaron en 2018, pese al magnánimo presupuesto asignado para labores de seguridad, aunado al recurrente incremento de personal policial y castrense desplegado en el territorio (Arredondo et al., 2022; Hernández, 2022; SSCBC, s. f.).

Cabe mencionar que posiblemente —pero no exclusivamente— derivado de la reingeniería operativa en el área de seguridad durante la administración de la gobernadora del estado Marina del Pilar Ávila Olmeda (Domínguez, 2021), aunado al incremento significativo de las fuerzas de seguridad de orden cívico-militar, los delitos de alto impacto social comenzaron a disminuir en números absolutos y tasas de victimización. Los secuestros son el caso más notable, que en 2010 registró 79 casos, mientras que para 2020 fueron 14, con un ligero incremento en 2022 con 18 sucesos (SSCBC, s. f.). Asimismo, la tasa de secuestros en Baja California pasó de tres víctimas por cada 100 000 habitantes en 2010 a cero desde 2015 y hasta 2023 (véanse Figura 1 y Figura 2) (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2023; SSCBC, s. f.).

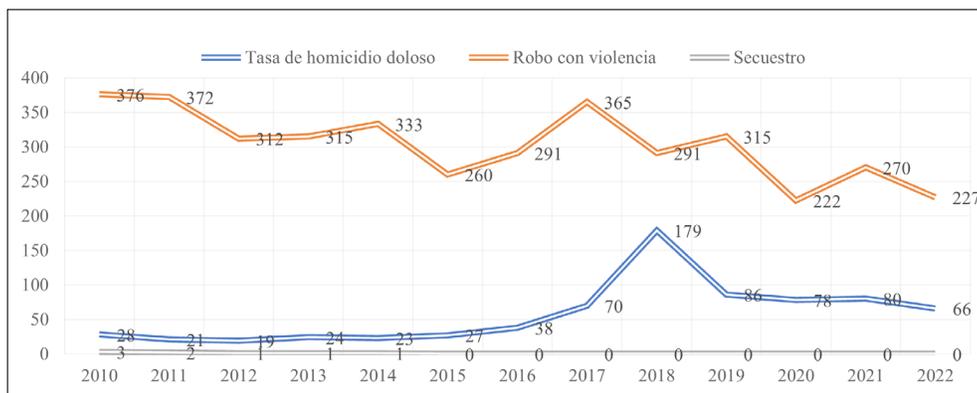
¹⁰ Cabe mencionar que estos actos se presentaron en el marco más amplio de violencia donde otras ciudades también se vieron afectadas por la quema de automóviles el 11 de agosto de 2022.

Figura 1. Incidencia delictiva en Baja California (2010-2022)



Fuente: elaboración propia con información de la SSCBC

Figura 2. Tasas de incidencia delictiva en Baja California (2010-2022)



Fuente: elaboración propia con información de la SSCBC

De acuerdo con la SSCBC, aunque desde 2019 los esfuerzos institucionales reflejan una tendencia hacia la baja en homicidios dolosos (13% menos) y robos con violencia (19% menos), aún no alcanzan las estadísticas de una década atrás. Para complementar el análisis de contexto, es importante destacar que, hasta 2022, Baja California tenía aproximadamente 6 000 soldados desplegados en su territorio, paralelamente a la distribución de las corporaciones policiales de nivel local y estatal, así como de la Guardia Nacional (que se fundó por decreto un año atrás) (Hernández, 2021; Salazar Méndez, 2022). Entonces, la *securitización* del espacio público bajacaliforniano refleja estadísticamente una ligera —pero importante— disminución delictiva durante los últimos años.

La SSPC y la FGEBBC relacionan a los “autos chocolate” en 80% de las escenas del crimen violento (Camarillo, 2018; “SSPC: vehículos sin registro”, 2022; “Usados para delinquir”, 2021). De hecho, durante décadas, una parte del discurso nacionalista en contra de la importación y regularización de los vehículos usados de procedencia extranjera reflejó el temor —de una élite del poder— de que fueran utilizados por el hampa para cometer crímenes. ¿Por qué? Porque no cuentan con datos fidedignos del propietario y, por ende, tras el homicidio, robo o secuestro, los autos pudiesen

ser abandonados en la calle, sin la posibilidad de que las autoridades de seguridad y justicia den con el paradero de los presuntos delincuentes.¹¹

En ese tenor, la titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del gobierno federal mexicano, Rosa Icela Rodríguez señaló: “Nos percatamos que muchas veces los autos sin matrícula y de procedencia extranjera son usados por grupos criminales para cometer ilícitos” (“Usados para delinquir”, 2021). Más adelante concluye: “(...) estar inscrito en el Repuve da certeza jurídica, patrimonial y de seguridad a la población” (“SSPC: vehículos sin registro”, 2022).

Desde la década de 1970 se ha tratado de resolver el “problema hechizado” a través del método heurístico de ensayo y error, aplicando disposiciones legales que, con el tiempo, solo volvieron más complejo el problema. Solamente entre 1972 y 2000, el Gobierno Federal implementó catorce programas de regularización de autos (Senado de la República, 2019). En la Tabla 1 se enuncian los más recientes.

En años recientes, a partir de 2005, la administración de Vicente Fox Quezada (2000-2006) autorizó —por decreto presidencial— la importación de vehículos usados procedentes del exterior, siempre y cuando hubiesen sido ensamblados en Estados Unidos o Canadá (Tabla 1), países que junto con México firmaron el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1992. Las importaciones alcanzaron niveles sin precedentes, por lo que inmediatamente los representantes de la industria automotriz exigieron cambios por pérdidas económicas.

A partir de 2008 se establecieron más restricciones a la importación de automóviles usados procedentes del exterior. Sin embargo, la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), nuevamente, para regular la importación definitiva, con el ánimo de beneficiar a la población, disminuir la inseguridad y proteger el patrimonio, ha emitido cuatro decretos (2020, 2021, 2022 y 2023) que favorecen la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera en territorio nacional (DOF, 2020, 2021, 2022, 2023).

“Autos chocolate” en la escena del crimen: su trascendencia en delitos de alto impacto social en Baja California (2010-2022)

De acuerdo con la titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, Rosa Icela Rodríguez, y el Administrador de la Aduana de Tijuana, el teniente coronel retirado Fernando Martínez, en Baja California circulaban entre 500 000 y 800 000 vehículos irregulares de procedencia extranjera, de los dos millones que están circulando a nivel nacional (Grupo Reforma, 2022; “SSPC: vehículos sin registro”, 2022). Es decir, la propia secretaria no tiene certeza si en la entidad se concentra uno, dos o tres de cada cuatro “autos chocolate” en el país. Contar con esa información sería muy útil para tomar decisiones de multinivel.

¹¹ En un estado democrático de derecho que tiene un sólido sistema de justicia penal, con equipo criminológico para realizar peritajes, la premisa anterior no es un argumento sólido, sino vergonzoso. En todo caso, habría que fortalecer las capacidades del equipo técnico.

Tabla 1. Decretos en materia de vehículos irregulares de procedencia extranjera (2005-2023)

Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	01/12/2023
Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	29/09/2023
Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	20/06/2023
Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	31/03/2023
Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	19/01/2022
Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	29/12/2022
Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 19 de enero de 2022, su fe de erratas de 21 de enero de 2022, y sus posteriores modificaciones de fechas 27 de febrero y 20 de junio, de 2022	19/09/2022
Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 19 de enero de 2022	27/02/2022
Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 19 de enero de 2022, su fe de erratas de 21 de enero 2022, así como su posterior modificación de 27 de febrero de 2022	20/06/2022
Fe de erratas al Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, publicado en edición vespertina del 19 de enero 2022	21/01/2022
Decreto por el que se modifica y prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados	24/12/2020
Decreto por el que se prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicados en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 26 de diciembre 2016	26/12/2016
Decreto por el que se prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 31 de diciembre de 2015	31/12/2015
Decreto por el que se prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 31 de diciembre de 2014	31/12/2014
Decreto que modifica el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 31 de enero 2013	31/01/2013
Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados publicado en el <i>Diario Oficial de la Federación</i> el 01 de julio de 2011	01/07/2011
Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados	24/12/2008
Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados	22/08/2005

Fuente: elaboración propia con información de *Diario Oficial de la Federación*, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

Cabe mencionar que, autoridades de los tres órdenes de gobierno han anunciado que 80% de los autos decomisados en escenas de homicidios dolosos es un "auto chocolate" (Camarillo, 2018; Grupo Reforma, 2022; El Sol de Tijuana, 2020; "Usados

para delinquir", 2021). Tal es el caso, por ejemplo, del que fuera subprocurador de Justicia de Tijuana en 2018, quien señaló que hasta en 98% de los casos donde hay "autos involucrados en hechos delictivos son de procedencia irregular" (Camarillo, 2018). En 2022, Fernando Martínez, administrador castrense de la Aduana de Tijuana no se limitó en decir que "90% de esos autos son usados para delito, porque son prácticamente desechables; solo en Baja California circulan unos 800 000 de ellos" (Grupo Reforma, 2022).

En la nota periodística del reportaje se lee lo siguiente:

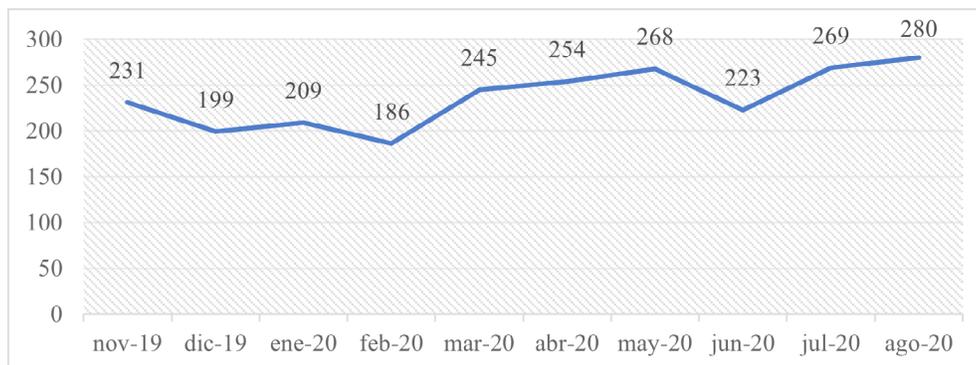
Por Tijuana ingresan diariamente unos 65 mil vehículos por sus dos garitas (50 mil por El Chaparral y 15 mil por Otay), sin la posibilidad de inspecciones con personal de la Aduana ni apoyo tecnológico para realizarlo de manera eficiente; si bien existe tecnología parcialmente, en la realidad no coadyuva en identificar la situación legal de estos vehículos y personas, ya que no están conectados a una base de datos vehicular ni delictiva, afirmó el teniente coronel retirado Fernando Martínez, administrador de la Aduana de Tijuana, en uno de los correos de la Sedena hackeados por Guacamaya.

Si bien el decreto emitido por el titular del Poder Ejecutivo para registrar los vehículos llamados chocolate en territorio nacional traerá beneficios a un sector específico de la ciudadanía y permitirá el control de aquellos que se empadronen, no es la solución en un cien por ciento a la problemática, ya que literalmente se debe cerrar la llave de entrada a nuestro país. Los vehículos chocolate continúan ingresando respaldados en lo que la misma ley les permite: ser conducidos por un residente norteamericano. (Grupo Reforma, 2022)

Independientemente de la falta de tecnología, de personal y de la inexistencia de bases de datos inteligentes interconectadas en la aduana mexicana, no sorprende el reporte del teniente coronel en retiro, ya que la industria automotriz en California ha demostrado ser muy poderosa y activa frente al Departamento de Vehículos Motorizados de California y la Oficina de Recaudación de Rentas del Gobierno del Estado de Baja California para atender —desde la cooperación internacional— el control del flujo ilícito de autos estadounidenses con destino final hacia Baja California.

De acuerdo con Rosa Icela Rodríguez, titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana: "[del] primero de noviembre de 2019 al 30 de agosto de 2020 [diez meses] se pusieron a disposición de la autoridad ministerial 370 vehículos irregulares de procedencia extranjera, todos ellos vinculados a homicidios dolosos" ("SSPC: vehículos sin registro", 2022). De acuerdo con las estadísticas de la SSCBC, durante este periodo se cometieron 2 364 homicidios dolosos en la entidad (véase Figura 3).

Si durante ese mismo periodo se decomisaron 370 "autos chocolate" en la escena del crimen, entonces equivale a 15.65% de los casos fatales y no, como argumentan las autoridades de los tres órdenes de gobierno, que el rango está entre 80% hasta 98% de los casos. Aun así, se puede corroborar que, aproximadamente, dos de cada 10 homicidios dolosos en Baja California están vinculados a un automóvil irregular de procedencia extranjera, generalmente con placas californianas. Es una cifra elevada más no significativa, si se considera la cercanía con California y que entre uno y tres de cada cuatro vehículos irregulares en el país se localiza en Baja California.

Figura 3. Homicidios dolosos en Baja California (noviembre 2019 a agosto 2020)

Fuente: elaboración propia con información de la SSCBC

El Gobierno Federal tiene la responsabilidad de contener y controlar el flujo de “autos chocolate” a través de las aduanas mexicanas. No obstante, no ha tenido la destreza necesaria para imponer orden y justicia a través de una estrategia efectiva y de cara al flujo ilícito de automóviles usados procedentes del exterior con destino final Baja California. De ahí la importancia del trabajo en equipo de los tres órdenes de gobierno en busca de la cooperación internacional con California, que tiene un rol en el debilitamiento del estado de derecho que enfrenta cotidianamente su vecino del sur.

Vía solicitud al portal de transparencia, la Fiscalía General del Estado de Baja California entregó la información solicitada por medio del oficio 2992/FRT/12/2022 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 26 de diciembre de 2022). En la solicitud de información se requirió el número mensual de autos irregulares asociados a los delitos de secuestro, robo con violencia y homicidio doloso en Baja California de 2010 a 2022. Dado que los tres órdenes de gobierno han hecho referencia durante algunos años al porcentaje de “autos chocolate” asociados a homicidios dolosos, se supuso que sería evidente que se contaría con los datos estadísticos. Sin embargo, para el caso de secuestros¹² y homicidios dolosos no se cuenta con la información desagregada.

De acuerdo con el oficio 10/FRMXL/2023 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 4 de enero 2023), con fecha de 2 de enero de 2023, emitido por la FGEBC-Fiscalía Regional Mexicali:

(...) hago de su conocimiento que *dentro de nuestras bases de datos no es posible realizar el desglose de la información* tal como solicita la ciudadana, dado que únicamente se puede extraer la relación de vehículos extranjeros o irregulares puestos a disposición.

Asimismo, se esperaría que la FGEBC a través de la Fiscalía Regional Tijuana tuviera algunos datos sistematizados tras cinco décadas de lidiar con el problema, sin embargo,

¹² Por la naturaleza del delito, de antemano se sabía que era difícil contar con la información. Se corroboró con el oficio 413/UECS/2022 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 26 de diciembre de 2022) emitido por la Unidad de Investigación Especializada en Combate al Secuestro de la Fiscalía General del Estado de Baja California, donde se indica que la autoridad está impedida de otorgar la información requerida porque todos los automóviles asegurados están relacionados a una carpeta de investigación iniciada por el delito de secuestro.

como se advierte en el oficio 2992/FRT/12/2022 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 26 de diciembre de 2022), la respuesta fue: “el sistema estadístico al cual se tiene acceso no permite desagregar la información solicitada”. Es decir, posiblemente cuenten con los datos, pero no hay capacidad —en una de las ciudades más afectadas por la violencia homicida y la concentración de “autos chocolate”— para determinar el alcance que ha tenido el problema, cuando menos, durante la última década. Sin esta información, difícilmente se podrá tomar una decisión estratégica que coadyuve a contener el fenómeno.

Por su parte, en respuesta a la solicitud de la autora, la Fiscalía Regional de Tecate señaló, a través del oficio 1345/FR/TKT/12/2022 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 27 de diciembre de 2022), lo siguiente:

(...) me encuentro impedida para proporcionar la información solicitada, lo anterior, toda vez que el sistema informático institucional NO (sic) desagrega la información de manera que puedan obtenerse los datos respecto a vehículos irregulares, por lo tanto, no es posible facilitar información de manera oficial.

Finalmente, la Fiscalía Regional Ensenada a través del oficio 3397/FR/ENS/2022 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 26 de diciembre de 2022) es contundente al corroborar que, no solamente en la base de datos de cada fiscalía regional, sino incluso en los sistemas institucionales de la FGEBC, es inexistente la información con ese nivel de clasificación. Se lee en el categórico comunicado lo siguiente:

(...) me permito hacer de su conocimiento que, la información peticionada es INEXISTENTE por lo que respecta a esta Fiscalía Regional de Ensenada, en tanto que al ser consultados los sistemas institucionales de la Fiscalía General del Estado de Baja California, no cuentan con el nivel de desagregación necesario para atender la solicitud de información en relación a autos chocolate.

Ergo, ¿por qué concluyen autoridades que entre 80% y hasta 98% de los homicidios dolosos está relacionado con un “auto chocolate”? De acuerdo con la información proporcionada, salvo el caso del delito de secuestro, la autoridad judicial no cuenta con el número absoluto anual de automóviles irregulares de procedencia extranjera vinculados a homicidios dolosos. ¿Cómo fundamentar con datos duros que de cada 10 asesinatos aproximadamente dos tienen como pista un “auto chocolate”? Entonces, se parte de lo que, en efecto, oficialmente se puede comprobar: autos irregulares de procedencia extranjera asociados a robos con violencia a los comerciantes para el caso de Mexicali.

Comerciantes fronterizos: ¿afectados por la dupla “autos chocolate” & delitos de alto impacto?

A través del portal de transparencia se solicitó información a la FGEBC respecto a la asociación entre vehículos usados de procedencia extranjera y el robo con violencia a comercio (2010-2022), petición que fue respondida mediante el oficio 10/FRMXL/2023 (C. Ezquerro Nava, comunicación personal, 4 de enero de 2023). Para contextualizar la situación, según la SSCBC, entre 2010 y 2022 se cometieron 131 425 robos con violencia en Baja California (SSCBC, s. f.), de los cuales 56 092 fueron

perpetrados a comerciantes (véase Tabla 2). Es decir, para efectos prácticos, en Baja California uno de cada dos víctimas de robo violento fue un comerciante.

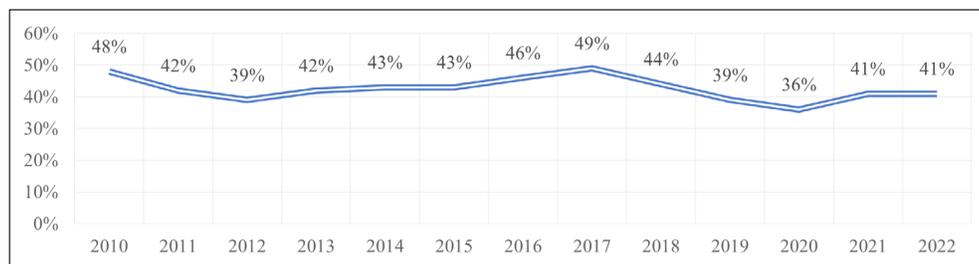
Tabla 2. Números absolutos de robo con violencia y robos con violencia a comercio en Baja California (2010-2022)

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Robo con violencia	11 859	11 741	9 831	9 926	10 520	8 619	9 637
Robo con violencia a comercio	5 739	4 885	3 832	4 155	4 495	3 699	4 420
Año	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Robo con violencia	12 104	9 636	10 449	8 362	10 177	8 564	131 425
Robo con violencia a comercio	5 918	4 238	4 041	2 990	4 198	3 482	56 092

Fuente: elaboración propia con información de la SSCBC

El rango de afectación durante esa década fue de entre 36% y 49%. De acuerdo con los reportes, 2017 fue el año de mayor victimización para ese sector; mientras que 2020 fue el año de menor número de asaltos. Lo anterior se debe al encierro por la pandemia de COVID-19. Entre 2010 y 2022, de los robos violentos en Baja California en total, 42.6% se realizaron exclusivamente a comerciantes, posicionándose entre uno de los sectores más perjudicados por la delincuencia durante la última década (véase Figura 4).

Figura 4. Porcentaje de comerciantes afectados por robos con violencia en Baja California (2010-2022)



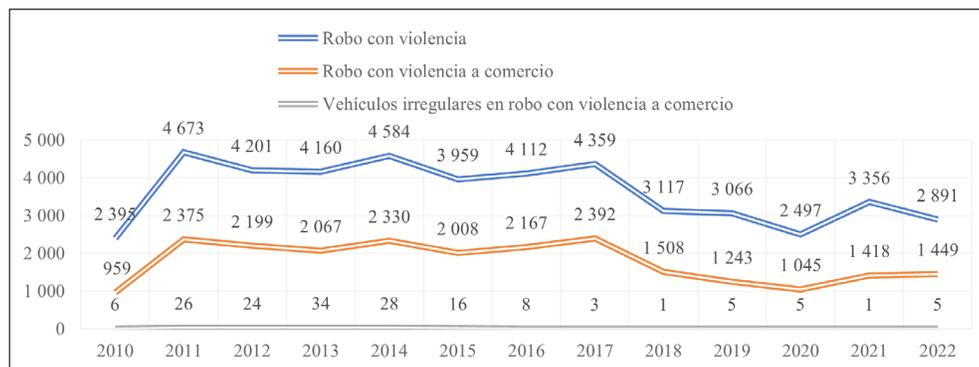
Fuente: elaboración propia con información de la SSCBC

Además, de los 131 425 robos con violencia en Baja California, 47 370 (36%) se cometieron en Mexicali, la capital de la entidad federativa, durante el periodo 2010-2022. De esa cifra, 23 169 (49%) víctimas fueron comerciantes, un porcentaje incluso superior al estatal. Cabe mencionar que, a nivel municipal, ambas tendencias, la de robos con violencia y robos con violencia a comercio, se mantienen similares, sin altibajos significativos a lo largo de la línea de tiempo (véase Figura 5).

Por otro lado, según la FGBC, entre 2010 y 2022 se decomisaron en Mexicali un total de 162 unidades vehiculares irregulares de procedencia extranjera vinculadas al delito de robo con violencia a comercio. Particularmente entre 2011 y 2015 se logró el mayor número de decomisos de "autos chocolate". Sin embargo, a partir de 2014 hay una clara tendencia hacia la baja, no obstante que el delito permanece con una tendencia lateral como se muestra en la Figura 5. Desde 2017 a 2023, la puesta a disposición de "autos chocolate" a las autoridades judiciales en Mexicali es prácticamente

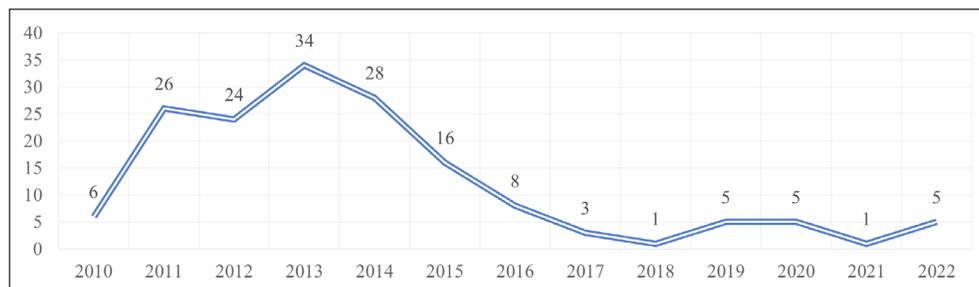
insignificante, a pesar de que en números absolutos el delito sigue afectando a uno de cada dos comerciantes (véase Figura 6).

Figura 5. Robos con violencia a comercio vinculados a "autos chocolate" en Mexicali, Baja California (2010-2022)



Fuente: elaboración propia con información de la SSCBC y con base en el oficio 10/FRMXL/2023 de la Fiscalía General del Estado de Baja California en respuesta a solicitud de información a través del Portal de Transparencia

Figura 6. Vehículos extranjeros o irregulares vinculados al delito de robo con violencia a comercio puestos a disposición de la Fiscalía General del Estado de Baja California (2010-2022)



Fuente: elaboración propia con base en el oficio 10/FRMXL/2023 de la Fiscalía General del Estado de Baja California en respuesta a solicitud de información a través del Portal de Transparencia

De acuerdo con los datos oficiales, 0.70% de los "autos chocolate" que circularon en Mexicali entre 2010 y 2022 fueron puestos a disposición de las autoridades de procuración de justicia por el delito de robo con violencia a comercio. Es decir, uno de cada cien casos está asociado con un "auto chocolate". Por supuesto, el porcentaje no es lo suficientemente significativo como para formalmente vincular a los vehículos irregulares de procedencia extranjera al robo con violencia de uno de los sectores crónicamente más afectados por la delincuencia, como ya se mencionó.

De tal forma que, como se aprecia en el caso de los homicidios dolosos a nivel estatal y robos con violencia a comercio a nivel local, no es posible sostener la premisa que tienen las autoridades de los tres órdenes de gobierno de que 80% de los "autos chocolate" están directamente relacionados con el delito violento en Baja California. Además, se diluye prácticamente a cero la proporción para el caso de robo con

violencia al sector empresarial mexicalense, no obstante que el municipio incluso sobrepasa el promedio estatal durante esta última década.

Entonces ¿de dónde obtuvieron los datos si, de acuerdo con las autoridades de la FGEBC y del propio titular de la Aduana mexicana en Tijuana, es inexistente la posibilidad de desagregar —en el mejor de los casos— los datos relacionados a vehículos irregulares de procedencia extranjera en escenas de homicidio doloso? ¿En qué basan las aseveraciones que dirigen la agenda pública de la regularización de autos de procedencia extranjera hacia la *securitización* y no hacia el enfoque ambiental y, por supuesto, de control de mercados ilícitos?

El problema de desviar la discusión y no focalizar los esfuerzos posibles mediante una agenda pública celebrada en el marco de la cooperación internacional es que la problemática de autos chocolate permanecerá ante la incapacidad de distinguir primero, y después establecer prioridades claras entre las partes. En la búsqueda de contención del problema es ineludible, para los tres órdenes de gobierno, el diálogo y materialización de acuerdos con sus pares estadounidenses.

Objetivamente existe una corresponsabilidad de Estados Unidos al facilitar el flujo de automóviles con placas de ese país hacia México sin su respectivo retorno. Particularmente California, responsable de aplicar en 2035 su política de "cero emisiones", está siendo omisa a un problema mayúsculo que afecta por lo menos ambientalmente a su vecino del sur. Mientras que la industria automotriz estadounidense produzca diez mil millones de autos anualmente, California autorice 1.8 millones de nuevos registros al año y México permanezca sin una política de estado en materia de automóviles irregulares en su territorio, el mercado ilegal transfronterizo estará pujante.

Después de una cuidadosa revisión del caso, surge una serie de observaciones y recomendaciones que pudiesen ser de utilidad para los tomadores de decisiones, con la finalidad de abordar desde una perspectiva integral el problema. Las propuestas parten desde un enfoque local y, con especial énfasis en Baja California, aunque con miras hacia la deconstrucción del problema y exposición de herramientas que, como ciudad transfronteriza, pudiesen ayudar a solucionar la problemática.

- I. Política de Estado. Se recomienda a las autoridades federales formular una ley general en materia de importación de vehículos, haciendo a un lado los decretos anuales. La norma jurídica debe evitar la ambigüedad. A su vez, a través de una política de Estado de largo aliento se pueden definir las características de los vehículos importados como, por ejemplo, fuentes de energía, años de antigüedad, impuestos a los tres órdenes de gobierno, inscripción en el Repuve, condiciones de circulación de vehículos con placas extranjeras en el territorio mexicano, entre otras.
- II. Enfoque integral. La importación de automóviles de procedencia extranjera al país debe analizarse desde un enfoque integral y no solamente desde la seguridad. Son varias dimensiones que atender: medio ambiente y sustentabilidad, consumo socialmente responsable, industria automotriz nacional, seguridad pública, planeación urbana, derechos humanos, movilidad urbana, entre otras. Cada dimensión requiere la elaboración de indicadores que permitan medir el fenómeno para, en caso de requerirse, hacer ajustes. La reflexión debe darse en el marco de la ciudad transfronteriza, donde hay *commuters* internacionales que se benefician de lo mejor de ambos lados de la frontera.

- III. Sistemas de información inteligentes. Es fundamental contar con bases de datos actualizadas y vinculadas que permitan desagregar la información que sea registrada. Sin información no se pueden tomar decisiones estratégicas. En ese sentido es clave que la Aduana de México, localizada en Tijuana, Tecate y Mexicali, cuente con una sólida y sofisticada base de datos que sistematice información rápidamente de los vehículos que cruzan con placas extranjeras. Además, tanto la FGEBC como la SSCBC deben incluir en sus bases de datos información detallada de autos con permiso de importación, automóviles irregulares, o con placas vigentes del exterior para correlacionar los datos.
- IV. Cooperación internacional. Si bien el problema debe atenderse desde el ámbito nacional, la cooperación con California y con las agencias federales de seguridad de Estados Unidos pueden contribuir significativamente en la solución del problema, de ahí la importancia de procurar acuerdos de cooperación en materia vehicular. Por ejemplo, California puede auxiliar con la elaboración de una base de datos de registros vehiculares con placas de la entidad que pueda compartir con la Aduana de México; puede instalar una oficina especial para la atención de casos relacionados con vehículos irregulares en México registrados en California; o tal vez cobrar un seguro especial al propietario californiano a manera de que facilite el traslado del potencial "auto chocolate" a una recicladora de autos en cualquier lado de la frontera, entre otras más.
- V. Cooperación entre agencias de seguridad en México. Es ineludible que las instituciones de seguridad, especialmente la FGEBC y la SSCBC, cuenten con sofisticadas bases de datos que les permita desglosar la información con detalle. Existe el Informe Policial Homologado, se cuenta con sistemas de información en la Fiscalía, pero no se puede trabajar con precisión porque no es posible desglosar los datos. Para planear, considerar recursos y tomar decisiones estratégicas se requiere de un análisis escrupuloso. Un problema consistente en las agencias de seguridad es la falta de personal capacitado dedicado exclusivamente a sistematizar la información. De tal forma que, otra recomendación es que las instituciones cuenten con personal basificado y capacitado para desarrollar bases de datos, sin que necesariamente cursen la carrera policial. Independientemente de lo anterior, para lograr el objetivo también se puede formar un comité académico binacional que apoye con la actividad e, incluso, sistematice los datos, con el respectivo acompañamiento de las instituciones interesadas.
- VI. Participación ciudadana. Se recomienda que secciones de las bases de datos se compartan periódicamente con académicos y organizaciones civiles que estudian y dan seguimiento al tema de los "autos chocolate" a manera de que ellos realicen aportaciones analíticas que permitan comprender mejor el fenómeno; que sean de utilidad a la SSCBC, así como al California Department of Motor Vehicles y a la propia ciudadanía organizada.

Conclusiones

A lo largo del texto se analizó la situación de los automóviles irregulares de procedencia extranjera popularmente conocidos como "autos chocolate" y la correlación que tuvieron con delitos de alto impacto social (homicidios dolosos, secuestro y robo con violencia) en la entidad fronteriza de Baja California durante el periodo 2010-2022. De acuerdo con datos oficiales, en 15.65% de los homicidios dolosos en Baja California estuvo vinculado un "auto chocolate" y entre los comerciantes, los actores crónicamente más afectados por la inseguridad, solamente 0.70% de los robos con violencia en Mexicali se vincula a un vehículo irregular de procedencia extranjera. Para el delito de secuestro, la información no está disponible al público.

Sin embargo, el "problema hechizado" de los "autos chocolate" se centraliza en el enfoque de la inseguridad. Los tres niveles de gobierno mantienen el argumento al señalar que los "autos chocolate" aparecen cuando menos en 80% de las escenas del crimen (Camarillo, 2018; Grupo Reforma, 2022; El Sol de Tijuana, 2020; "Usados para delinquir", 2021). Durante décadas, parte del discurso nacionalista en contra de la importación y regularización de los vehículos de procedencia extranjera se ha centrado en que estos son utilizados por el hampa para cometer los delitos, en tanto que los tomadores de decisiones no han logrado una solución duradera y eficaz que beneficie simultáneamente a consumidores, comerciantes y autoridades de seguridad y justicia.

Si bien la evidencia demuestra que no hay una correlación fuerte, el fenómeno de los "autos chocolate" debe abordarse integralmente con la finalidad última de zanjar las complejas problemáticas. No focalizar todos los esfuerzos posibles, con apoyo de una agenda pública celebrada en el marco de la cooperación internacional, mantendrá el problema por algunas décadas más. Lo anterior, ante la incapacidad, primero, de distinguir y, después, establecer prioridades claras entre las partes involucradas. En efecto, no se sostiene la premisa discursiva de los tres órdenes de gobierno, quienes observan en los "autos chocolate" un disparador de la violencia criminal en Baja California. Las bases de datos de las instituciones de seguridad y justicia bajacalifornianas son incapaces de arrojar información desglosada, tal como lo reconocen por oficio las propias fiscalías regionales de la FGEBC. Por ende, es conveniente señalar que existen limitaciones en la evidencia, y los datos, de ninguna manera, son generalizables a otros contextos o periodos de análisis.

Otro pilar del problema es la industria y mercado automotriz estadounidense. Mientras la sociedad del país norteamericano esté inmersa en la dinámica del consumo-desecho-consumo masivo de automóviles, sin que la industria o el propio gobierno se responsabilicen por el seguimiento de estos, es evidente que por más verde y sustentable que sea la industria, simplemente será un problema ecuménico, porque no es un consumo responsable ni sustentable. México funciona como patio trasero del gobierno californiano. El reto es masivo y permanente para México, y California debe coadyuvar en la solución integral e inteligente del problema. De tal forma que es ineludible el diálogo entre autoridades mexicanas y sus pares estadounidenses, que en conjunto pueden encontrar una solución que beneficie al medio ambiente y al consumo socialmente responsable.

Finalmente, se sugiere que investigaciones futuras contemplen el uso de metodologías mixtas, las cuales permitan profundizar y obtener información de primera mano. Desde la academia o la sociedad civil, la construcción de bases de datos especializadas

en "autos chocolate" pueden ser un insumo relevante no solo en la toma de decisiones, sino en la resolución parcial o total del problema.

Referencias

- Alegría Olazábal, T. (2008). ¿Existen las metrópolis transfronterizas?: el caso de Tijuana/San Diego. En H. Dilla Alfonso (Coord.), *Ciudades en la frontera. Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos* (pp. 127-166). Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras.
- Andrade, F. (2021). Chocan gobierno e industria por autos 'chocolate'. *Reforma*. https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/chocan-gobierno-e-industria-por-autos-chocolate/ar2342133?referer=-7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a-
- Arredondo, J., Rodríguez, O., Orozco, Z. & Shirk, D. (2022). *Violent crime and public security in Tijuana*. (Working paper, volumen 19, número 3). Justice in Mexico. <https://justiceinmexico.org/wp-content/uploads/2022/09/Violent-Crime-and-Public-Security-in-Tijuana-1.pdf>
- Beckert, J. & Dewey, M. (2017). *The architecture of illegal markets*. Oxford University Press
- California New Car Dealers Association (CNCDA). (2021). Tight supplies could keep state new vehicle registrations below 2 million units in 2022. *California Auto Outlook*, 17(4). <https://www.cncda.org/wp-content/uploads/Auto-Outlook-3Q-21.pdf>
- Camarillo, J.L. (2018). *En 95 % de los delitos son utilizados 'autos chocolate'*. Uniradio Informa. <https://www.uniradioinforma.com/tijuana/en-95-delitos-son-utilizados-autos-chocolate-n491059>
- Carlier, M. (2022). *Selected automakers' U.S. YTD market share in 2022, by key manufacturer*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/343162/market-share-of-major-car-manufacturers-in-the-united-states/>
- CBS8. (2023). *Construction adds to southbound border wait times to Mexico*. <https://www.cbs8.com/article/news/local/construction-southbound-border-wait-times-mexico/509-4588bc9a-18a1-44a8-befa-743b8d24af78>
- CEIC. (2023). *United State motor vehicle production (1997-2022)*. <https://www.ceicdata.com/en/indicator/united-states/motor-vehicle-production>
- Chirinos, D. (2015). *Transporte público en Tijuana malo y caro: Colef*. Uniradio Informa. <https://www.uniradioinforma.com/tijuana/transporte-publico-tijuana-malo-caro-colef-n301344>
- Diario Oficial de la Federación* (DOF). (2020, 24 de diciembre). Decreto por el que se modifica y prorroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608711&fecha=24/12/2020#gsc.tab=0
- Diario Oficial de la Federación* (DOF). (2021, 18 de octubre). Acuerdo por el que se instruyen diversas acciones a las dependencias que se indican, en relación a la importación definitiva de vehículos usados. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5633045&fecha=18/10/2021#gsc.tab=0

- Diario Oficial de la Federación* (DOF). (2022, 29 de diciembre). Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos de procedencia extranjera. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5676145&fecha=29/12/2022#gsc.tab=0
- Diario Oficial de la Federación* (DOF). (2023, 29 de diciembre). Decreto por el que se reforma el diverso por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5713218&fecha=29/12/2023#gsc.tab=0
- Dibble, S. (2022, 4 de abril). *Tijuana's costly, inefficient transit system forces a reliance on cars*. Voice of San Diego. <https://voiceofsandiego.org/2022/04/04/tjuanas-costly-inefficient-transit-system-forces-a-reliance-on-cars/>
- Domínguez, A. (2021, 13 de noviembre). Fiscalía no puede con paquete de Seguridad Pública: Marina del Pilar. *La Voz de la Frontera*. <https://www.lavozdelafrontera.com.mx/local/fiscalia-no-puede-con-paquete-de-seguridad-publica-marina-del-pilar-7474424.html>
- El Sol de Tijuana. (2020, 30 de enero). "Autos chocolate no es tema de regularización, es de seguridad": Bonilla. *La Voz de la Frontera*. <https://www.lavozdelafrontera.com.mx/local/autos-chocolate-no-es-tema-de-regularizacion-es-de-seguridad-bonilla-4773418.html>
- Fry, W. (2020, 29 de agosto). Each year, thousands of California cars head to Mexico. Some get into trouble there. *The San Diego Union Tribune*. <https://www.sandiegouniontribune.com/news/border-baja-california/story/2020-08-29/california-cars-head-to-mexico>
- Fuentes Flores, C. M. (2022). El comercio transfronterizo al menudeo entre Ciudad Juárez, Chihuahua y El Paso, Texas. *Estudios Fronterizos*, 23, Artículo e093. <https://doi.org/10.21670/ref.2209093>
- Grupo Reforma. (2022, 17 de octubre). Alertan en Aduanas por invasión de vehículos "chuecos". *Reforma*. https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=/alertan-en-aduanas-por-invasion-de-vehiculos-chuecos/ar2487697
- Head, B. W. (2022). *Wicked problems in public policy. Understanding and responding to complex challenges*. Palgrave Macmillan.
- Head, B. W. & Alford, J. (2013). Wicked problems: implications for public policy and management. *Administration & Society*, 47(6). <https://doi.org/10.1177/0095399713481601>
- Hernández, D. (2022, 15 de agosto). Tijuana vuelve a la normalidad tras incendios de vehículos y amenazas de cárteles que sacudieron a la región. *The San Diego Union Tribune*. <https://www.sandiegouniontribune.com/2022/08/15/tijuana-vuelve-a-la-normalidad-tras-incendios-de-vehiculos-y-amenazas-de-crteles-que-sacudieron-a-la-regin/>
- Hernández, E. (2021, 2 de septiembre). Tercer informe | Luchan más de 40 mil militares por llevar la paz a los municipios más violentos. *Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/tercer-informe-luchan-mas-de-40-mil-militares-por-llevar-la-paz-a-los-municipios-mas-violentos/>
- Hernández, G. & Orozco Reynoso, Z. (2021). Armas de fuego sin frontera. El caso de Baja California, México (2013-2020). *Estudios Fronterizos*, 22, Artículo e082. <https://doi.org/10.21670/ref.2119082>

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). *Información por entidad, Baja California, población, número de habitantes*. <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/bc/poblacion/>
- Medeiros Passos, A. (2022). *Democracies at war against drugs: The military mystique in Brazil and Mexico*. Palgrave MacMillan.
- Mendoza Cota, J. E. (2017). Interacción económica y organizaciones económicas transfronterizas: El caso de San Diego-Tijuana. *Estudios Fronterizos*, 18(35), 22-46. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.35.a02>
- Millán Velázquez, L. C. (2018). *¿Transporte público o mi automóvil? Factores socioculturales determinantes en la elección modal de desplazamiento en Tijuana, B.C.* [Tesis de maestría, El Colegio de la Frontera Norte]. <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2018/10/TESIS-Mill%C3%A1n-Vel%C3%A1zquez-Lilia-Cristina.pdf>
- Mitchell, R. (2022, 26 de agosto). California prohíbe la venta de autos de gasolina para 2035. Ahora empieza el verdadero trabajo. *Los Angeles Times*. <https://www.latimes.com/espanol/california/articulo/2022-08-26/los-coches-de-cero-emisiones-en-california>
- Orozco Reynoso, Z. Y. (2022). Comparative study of deaths related to COVID-19, homicides, and air pollution in the Mexicali-Imperial County cross-border region (2018-2020). *Anuario Latinoamericano*, 14, 31-51. <https://journals.umcs.pl/al/article/view/14995>
- Orozco, Z. & Lorenzen, M. (2018). Economía criminal y violencia en Tijuana. *Anuario Latinoamericano*, 6, 145-168. <https://journals.umcs.pl/al/article/view/8719>
- Orraca, P. (2023). Trabajadores transfronterizos o *commuters* internacionales en la frontera México-Estados Unidos: evolución e importancia económica. *Estudios Fronterizos*, 24, Artículo e118. <https://doi.org/10.21670/ref.2307118>
- Redacción. (2016). *Tiene Tijuana mayor número de carros "chocolate" en BC*. San Diego Red. <https://www.sandiegored.com/es/noticias/130755/Tiene-Tijuana-mayor-numero-de-carros-quotchocolatequot-en-BC>
- Rittel, H. J. & Webber, M. M. (1973). Dilemmas in a general theory of planning. *Policy Sciences*, 4(2), 155-169. https://urbanpolicy.net/wp-content/uploads/2012/11/Rittel+Webber_1973_PolicySciences4-2.pdf
- Rivera, S. (2021, 1 de diciembre). *80 000 'chocolate cars' registered in Baja California*. Border report. <https://www.borderreport.com/news/80000-chocolate-cars-registered-in-baja-california/>
- Salas, D. (2013, 2 de agosto). *Trolley system access 'very ineffective'*. Voice of San Diego. <https://voiceofsandiego.org/2013/08/02/trolley-system-access-very-ineffective/>
- Salazar Méndez, A. (2022, 18 de agosto). Despliegan más de 2 mil militares en estados tras ataques y 'narcobloqueos'. *Milenio*. <https://www.milenio.com/estados/despliegan-2-mil-militares-olas-violencia>
- San Diego Association of Governments. (2020, abril). 2019 State of the Commute Report. *Sandag Infobits*. <https://www.sandag.org/-/media/SANDAG/Documents/PDF/data-and-research/applied-research-and-performance-monitoring/performance-monitoring/infobits-2019-state-of-the-commute-report-2020-04-01.pdf>

- Secretaría de Seguridad Ciudadana de Baja California (SSCBC). (s. f.). *Estadística estatal y municipal*. Recuperado el 15 de diciembre de 2023 de <https://www.seguridadbc.gob.mx/contenidos/estadisticas2.php>
- Senado de la República. (2019, 14 de agosto). Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 62 de la Ley Aduanera, en materia de regularización de vehículos usados de importación, presentada por las diputadas Hilda Patricia Ortega Nájera y Melba Nelía Farías Zambrano, del Grupo Parlamentario de Morena. *Gaceta Parlamentaria*, 64(1SPR-2478). <https://www.senado.gob.mx/informacion/gaceta/documento/98211>
- SSPC: *vehículos sin registro son usados para la comisión de delitos*. (2022, 21 de enero). Infobae. <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/01/21/sspc-vehiculos-sin-registro-son-usados-para-la-comision-de-delitos/>
- Tapia Ladino, M. (2017). Las fronteras, la movilidad y lo transfronterizo: Reflexión para un debate. *Estudios Fronterizos*, 18(37), 61-80. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.37.a04>
- The World Bank. (2024). *Intentional homicides (per 100,000 people)*. <https://data.worldbank.org/indicator/VC.IHR.PSRC.P5>
- Usados para delinquir, mayoría de los 2.2 millones de "autos chocolate" que hay en el país, asegura Rosa Icela Rodríguez*. (2021, 10 de diciembre). Latinus. <https://latinus.us/2021/12/10/autos-chocolate-mexico-usados-cometer-delitos-asegura-rosaicela-rodriguez/>

Zulia Orozco Reynoso

Mexicana. Doctorada en urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) posdoctorada en el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Investigadora titular de tiempo completo adscrita al Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Autónoma de Baja California. Líneas de investigación: necropolítica transfronteriza, tráfico de armas de fuego y homicidios dolosos en la región Tijuana-San Diego. Publicación reciente: Orozco Reynoso, Z., Peña González, R., Vega Gómez, J. & Vargas Romero, G. (Coords,). (2024). *Metodología(s) para la seguridad y la paz social*. UABC / Colmex / UNAM. <https://libros.colmex.mx/tienda/metodologias-para-la-seguridad-y-la-paz-social/>